

ILE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT

CAHIER D'ACTEUR DÉBAT PUBLIC A16

Octobre 2007



Ile-de-France Environnement (désignée par le sigle IDFE) est l'union régionale qui regroupe, à travers 16 collectifs territoriaux (départements ou secteurs) ou thématiques, ou directement pour celles qui n'appartiennent pas à un collectif, quelque 350 associations franciliennes d'environnement.

Vis-à-vis de ces associations, et même de celles qui n'ont pas encore adhéré, IDFE assure les fonctions d'information (à travers son mensuel «Liaison» et son site Internet), de formation (notamment en matière d'écologie), d'expertise et de soutien. Elle coordonne les actions communes des associations et les représente vis-à-vis des autorités régionales.

Contacts

Ile-de-France Environnement

Union d'associations agréée
pour la protection de
l'environnement

Daniel Hannotiaux, Président
54, avenue Edison 75013 Paris
Tél. : 01 45 82 42 34
Fax : 01 45 82 42 29
idfe@erenis.fr - www.idfe.org

NOTRE DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

L'autoroute A16 existe, même si on peut penser que la décision de sa création et son tracé n'étaient peut-être pas des solutions optimales en terme d'aménagement du territoire national. Elle assure, en complément de l'axe autoroutier principal A1-A26, les liaisons routières entre l'Ile-de-France d'une part et l'Angleterre et les régions côtières du Nord-Pas de Calais, de la Belgique et des Pays-Bas d'autre part.

Mais sa terminaison côté Ile-de-France ne peut rester longtemps dans la configuration actuelle : l'autoroute A16, parallèle à la RN1 au niveau de Chambly et Persan, récupère les deux trafics au large de l'Isle-Adam, avant de se séparer quelques kilomètres plus loin :

- une partie du trafic est évacuée côté ouest par la voie rapide N184 vers la Francilienne et Cergy-Pontoise,
- le reste du trafic à destination du sud (vers Paris) et de l'est (vers Roissy) retrouve la voirie de la RN1 et traverse les communes de Maffliers et Montsoult pour rejoindre la Francilienne au carrefour de la Croix Verte.

On ne peut continuer à faire passer à travers ces communes un tel trafic (environ 3000 véhicules à l'heure de pointe), générateur de nuisances sonores, de pollution de l'air et d'accidents de personnes.



Les grands paysages de la plaine de France : grande agriculture, parcelles boisées et campagne découverte... les terres limoneuses les plus riches de France... !

Cahier d'acteur
d'Ile-de-France Environnement
réalisé dans le cadre
du débat public organisé par

cndp
Commission particulière
du débat public
Prolongement de l'A16
de l'Isle-Adam à la Francilienne

LA POLITIQUE GÉNÉRALE DES TRANSPORTS PRÉCONISÉE PAR IDFE

Nous souhaitons que l'État décide, et concrétise à l'occasion du Grenelle de l'environnement, la mise en place d'un programme ambitieux visant à faire baisser de façon sensible la circulation automobile, notamment sur le réseau principal (autoroutes et voies rapides).

Un tel programme implique à notre sens :

- dans les grandes agglomérations, et notamment en Ile-de-France, la limitation de l'urbanisation anarchique en périphérie de ces agglomérations (lotissements pavillonnaires, centres commerciaux, zones d'activités et notamment de logistique), le renforcement des transports collectifs existants et le développement de nouveaux transports collectifs desservant les secteurs retenus dans le cadre d'une politique régionale pour une urbanisation nouvelle,
- le rééquilibrage du transport de fret, actuellement de plus en plus assuré par la route, au profit du transport ferroviaire, aujourd'hui en nette perte de vitesse, et du transport fluvial pour lequel la France a accumulé un retard important. Ceci implique le développement de plateformes multimodales pour assurer le transfert des marchandises entre ces trois modes.

En parallèle, il faut agir pour une diminution future du trafic automobile nord-sud, notamment en accélérant les projets, en cours d'étude, d'amélioration du fonctionnement des lignes ferrées reliant Paris aux villes de Chambly, Persan, Beaumont et Luzarches (trains plus rapides, aménagement d'un «saut de mouton» à Montsout).

Rappelons qu'à l'occasion de la consultation citoyenne organisée en mars 2007 sur les déplacements par le Conseil général du Val d'Oise auprès des habitants du pays de France, l'amélioration de la qualité de l'offre SNCF arrivait largement en tête de leurs préoccupations (65% contre 30% pour la prolongation de l'A16 jusqu'à la Francilienne).

LA POSITION D'IDFE SUR LES QUATRE OPTIONS DU TRACÉ

Nous écartons

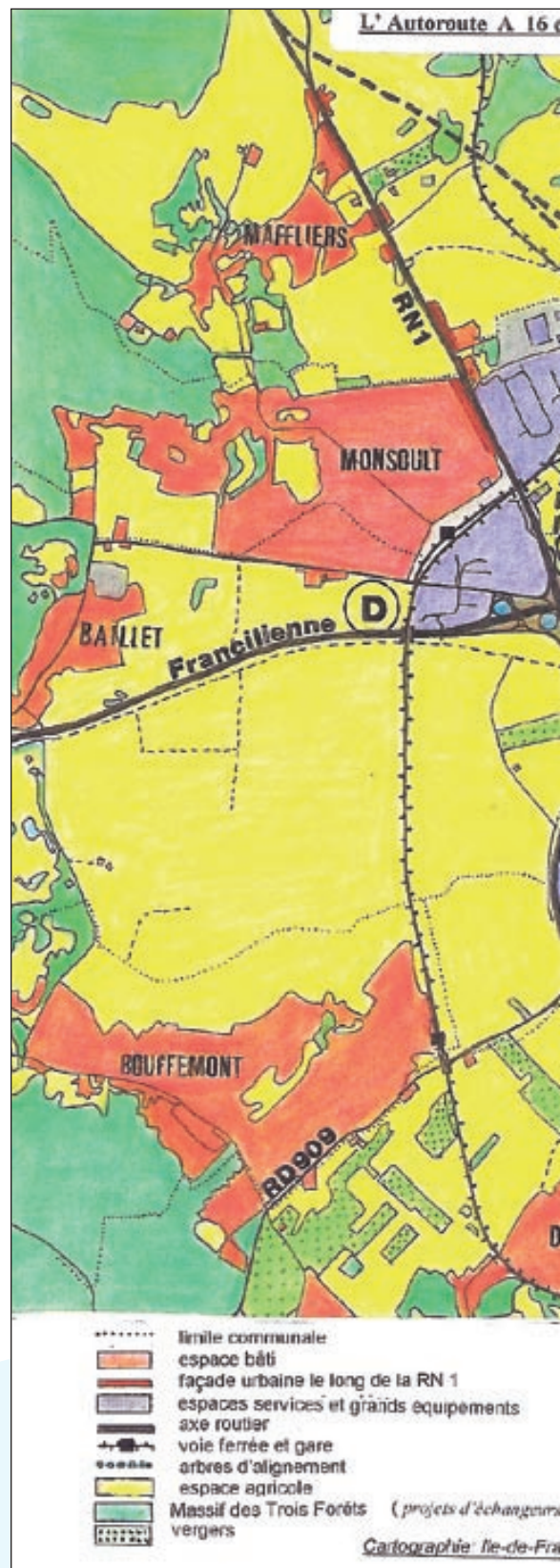
• LE TRACÉ A

Il est nettement orienté vers l'est et se révèle plus pénalisant pour l'écoulement de l'important trafic nord-sud, et donc moins performant en terme de réduction du trafic à travers les deux communes précitées. De plus, il dégagerait à l'est de Montsout un espace agricole important pour l'implantation d'activités de logistique. Enfin, il pourrait être par la suite à l'origine d'un nouveau projet de prolongement de son tracé par une voie routière à travers le territoire agricole de la Plaine de France, que nous refusons.

CE QUE NOUS DEMANDONS CONCERNANT L'A16

Il faut résoudre le problème explicité dans le diagnostic en faisant passer le trafic par une voie rapide évitant Maffliers et Montsout pour assurer un débouché de l'A16 vers l'est par la Francilienne et rétablir la connexion vers le sud par la RN301 (ex RN1).

L'Autoroute A16 et le site de La Croix Verte. Quel devenir ?



En tout cas, si nous acceptons que l'autoroute A16 se connecte à la Francilienne par une voie rapide vers l'est comme elle l'est déjà vers l'ouest, nous sommes par contre totalement opposés à ce qu'elle puisse, d'une façon ou d'une autre (projet de l'État ou du département) se prolonger au sud de la Francilienne vers l'agglomération centrale, comme le prévoit le schéma directeur de l'ouest de la Plaine de France.

• LE TRACÉ D

En orientant d'abord le trafic vers l'ouest (RN184) avant de le renvoyer vers l'est par la Francilienne, il augmenterait notablement le trafic sur ce trajet. Il nécessiterait de ce fait le passage à 3 voies de la RN184 (au détriment de la forêt de l'Isle-Adam) et de la Francilienne vers la Croix Verte, aggravant ainsi les nuisances pour les habitants du village de Baillet-en-France. Une telle solution nous paraît totalement contreproductive en terme d'efficacité comme d'impact sur l'environnement.

• LE TRACÉ C

Nous n'en voyons pas bien l'intérêt comparé au tracé B, alors qu'il remettrait en cause l'activité de maraîchage et de vente sur place.

Non au tracé A en plaine de France !



La « cueillette » de La Croix Verte. Un signal fort de l'agriculture périurbaine en Plaine de France : 15.000 scolaires par an; environ 150.000 «cueilleurs» par an; une fonction économique, sociale et pédagogique. IDFE demande que l'exploitation de la cueillette soit maintenue et perturbée aussi peu que possible par les travaux.



La Croix Verte à proximité du giratoire

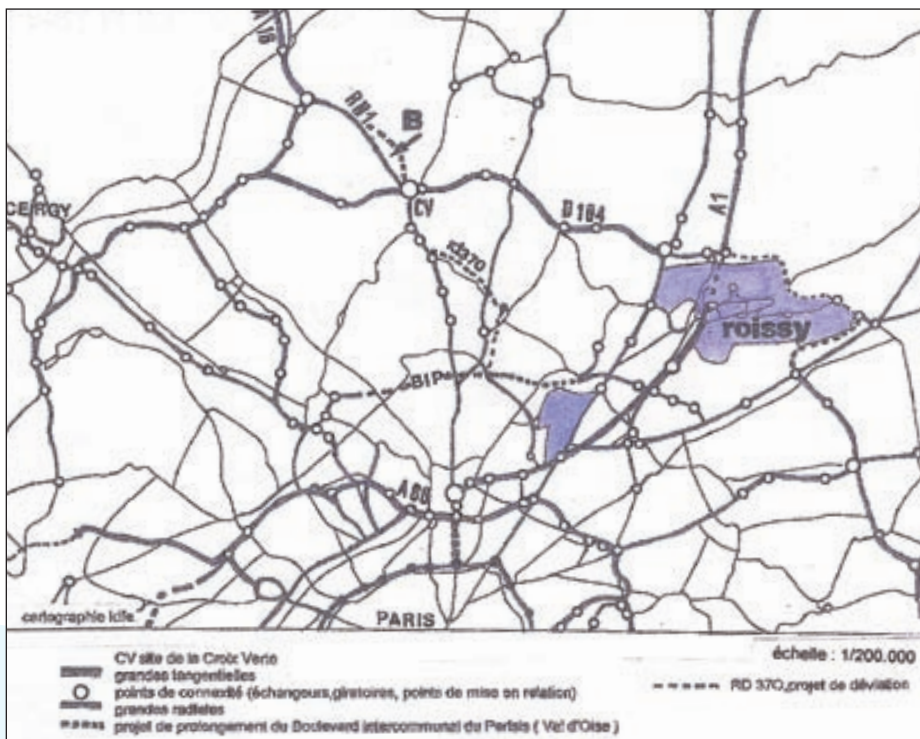
NOUS SOMMES FAVORABLES AU TRACÉ B pour l'implantation d'une voie rapide de contournement

- Il est le meilleur en terme d'impact faible sur l'environnement, si le projet prend soin de préserver l'attractivité de la zone de cueillette*.
- Il est moins pénalisant en consommation de terres agricoles que les tracés A et C.
- C'est le plus performant en terme de réduction du trafic dans la traversée de Maffliers et Montsault. Il favorisera donc l'aménagement de la voirie en 2 fois une voie avec trottoir large et piste cyclable.
- C'est la solution économiquement la moins coûteuse, même s'il implique la conception d'un échangeur assez complexe au niveau de la Croix Verte, aucune des 3 autres solutions n'évite le réaménagement de ce carrefour !

* IDFE demande que, si le tracé B est retenu, le projet prenne les dispositions techniques adéquates pour minimiser le préjudice que pourrait subir l'exploitation horticole et arboricole de la « cueillette » : amputation de quelques hectares, effets visuel et sonore de l'infrastructure routière, risques de nuisances du fait de la pollution automobile.

Pour un tracé B amélioré !

Le système routier du Nord Francilien



Le maillage routier de la Plaine de France en 2007 : densification, renforcement des radiales, créations de giratoires, mise en place de liaisons routières, de déviations et réalisation de la Francilienne. Les pôles de Roissy et de Cergy sont aujourd'hui interconnectés.

STOP DÉSORMAIS AU FRACTIONNEMENT CONTINU DE L'ESPACE AGRICOLE !

Tout projet de prolongation de l'autoroute A16 au-delà de la Francilienne, en Plaine de France, ne serait pas en adéquation avec la perspective d'un développement durable.

Contacts
Commission particulière du débat public (CPDP)
Prolongement de l'A16 de l'Isle Adam à la Francilienne
59 avenue de l'Europe - ZI de Domont - 95330 Domont
Tél : 01 30 11 99 44 - Fax : 01 39 91 85 96
contact@debatpublic-projet-a16.org
www.debatpublic-projet-a16.org

cndp
Commission particulière
du débat public
Prolongement de l'A16
de l'Isle-Adam à la Francilienne